

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



Cœur de Ville, Cœur d'Agglo

dossier central : pages 9 à 12

N° 147 - Mars 2016 - 3,75 euros



*Correspondance imposée,
voiture favorisée* page 15

*Métrovélo :
Du nouveau*

Page 7

**Il aime
se faire
entretenir.**



SEPTENTRION
L'ÉNERGIE
DES DÉPARTÉMENTS
DES ALPES
DU SUD-EST

Métrovélo

www.metrovelo.fr

*Lyon – Grenoble :
Quoi de neuf
docteur ?*

Page 18



EDITORIAL - Retour sur l'Assemblée générale



L'Assemblée générale 2016 de l'ADTC s'est tenue le Jeudi 3 Mars 2016.

En première partie, une intervention de Pascal Delaître (Directeur délégué TER Rhône-Alpes) et de Sophie de Monclin (Responsable Territorial Alpes Sud) sur les enjeux du TER en Rhône-Alpes en 2020 était programmée.

Pour les cheminots, de nombreux défis seront à relever dans les années à venir pour faire face à la concurrence des autocars et du covoiturage.

Si aujourd'hui la SNCF est le seul acteur ferroviaire à être autorisé à répondre à la commande de la Région pour réaliser le service demandé, demain, avec une probable ouverture à la concurrence, elle devra être en mesure de prouver qu'elle est la plus à même de continuer à assurer ce service !

Comme beaucoup d'associations, nous constatons une baisse du nombre de nos adhérents.

Malgré plus de 40 ans d'existence et une présence médiatique certaine, l'ADTC reste encore inconnue du grand public.

Nous devons travailler surtout sur sa notoriété et expliquer le sens de ses actions, afin d'attirer de nouveaux adhérents. Nombreux sont les citoyens qui se sentent concernés par les questions de mobilité et qui pourraient trouver en l'ADTC un relais pour leurs préoccupations.

Cette année va se révéler déterminante pour réussir la transition de notre métropole. La Métropole apaisée, le Réseau Express Vélo, les projets Cœurs de Métropole sont autant de projets ambitieux qui visent à penser la ville autrement, et à ré-équilibrer les modes de déplacements.

La participation des adhérents de l'ADTC aux futures réunions publiques sera primordiale pour y défendre nos idées.

Nathalie Teppe

Voici la composition du Conseil d'Administration, élu lors de cette AG :

Michel BARNIER
Claude BEGUIN
Bernard BOUVIER
Bertrand CHRISTIAN
Emmanuel COLIN de VERDIERE
Christian COTTE
David EDWARDS-MAY
Eric FOREST
Monique GIROUD
Colette GROSSIORD
Alexis GRABIT
Jean-Yves GUERAUD
François LAUGIER
François LEMAIRE
Christophe LEURIDAN
Jean SIVARDIERE
Pierre STROBEL
Nathalie TEPPE
Philippe ZANOLLA

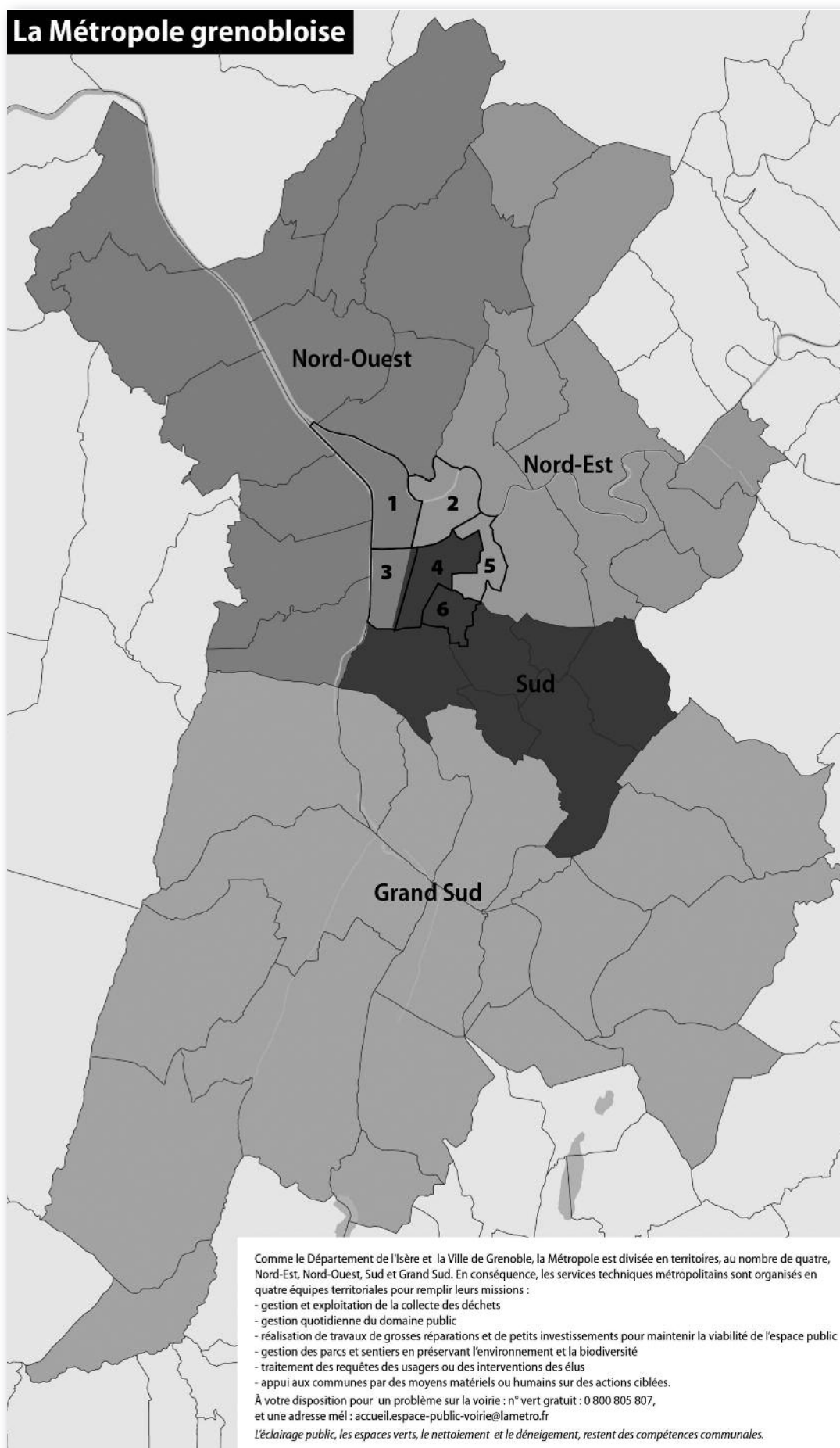
Le bureau est constitué de :

Nathalie Teppe	présidente
Jean-Yves Guéraud	vice-président
François Lemaire	vice-président
Philippe Zanolla	trésorier
Emmanuel Colin de Verdière	secrétaire
Michel Barnier	membre
Bertrand Christian	membre
Christian Cotte	membre
Alexis Grabit	membre
François Laugier	membre

Sommaire

- P 02 Editorial - Retour sur l'Assemblée générale
- P 03 Zoom : la Territorialisation de la Métropole grenobloise
- P 04 Rendre le casque obligatoire à vélo : la fausse bonne idée
- P 05 Un pédibus-vélobus sur l'école élémentaire Chamrousse à Seyssinet-Pariset
- P 06 Les cyclistes attendent (2^{ème} partie)
- P 07 Choisir sa bicyclette (3^{ème} partie)
- P 08 Résultats de l'Enquête Déplacements sur l'Aire Métropolitaine Lyonnaise
- P 09-12 Cœur de Ville, Cœur d'Agglo
- P 13 Concours «Changer d'approche» : salle comble et comblée
- P 14 Le SMTC a voté
- P 15 Les Rendez-vous de la Mobilité du Département de l'Isère
- P 16 AURG : Etudes sur les déplacements 2014
- P 17 Travaux sur les lignes TER
- P 18 La régularité sur la ligne Grenoble-Lyon
- P 19 Surstationnement en gare de Grenoble
- P 20 Revue de presse

La Territorialisation de la Métropole grenobloise



Rendre le casque obligatoire à vélo : la fausse bonne idée

La passerelle Saint-Laurent est malade



S'il y des passerelles à construire, il y en a aussi à réparer. L'état de la passerelle St Laurent est très préoccupant. Les entretoises sont en bon état, mais les fers du tablier sur les côtés et les rives sont très corrodés. Une perforation est possible. Des travaux lourds de consolidation sont nécessaires. Ils devraient commencer en fin de printemps 2017 et pourraient entraîner une fermeture complète quelque temps. L'opération de reconstruction du tablier sera complexe du fait par la présence d'amiante et de plomb dans la peinture.

Par mesure de sécurité, la Métro a fait poser des plaques métalliques aux extrémités et une palissade a été mise en place de chaque côté ne laissant qu'un passage de 3 m. au centre où il n'y a pas de danger. Il est prévu d'animer cette palissade pour éviter qu'elle soit dégradée gratuitement.

Christian Cotte

A partir des « mauvais » chiffres des statistiques nationales de 2014 par rapport à 2013 (159 tués cyclistes, soit une augmentation de plus de 8%), le sénateur Hervé Maurey, a eu une brillante idée : rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes¹.

Sur quels chiffres se baser ?

Sur un échantillon aussi limité, de faibles variations sont trompeuses. L'augmentation de 8 % en 2014 a été suivie en 2015 d'une baisse de 5 %, mais ni l'une ni l'autre ne sont statistiquement significatives. Depuis 2007, le nombre de cyclistes tués en France fluctue autour d'une moyenne de 153 par an.

Année	Nombre de cyclistes tués
2007	156
2008	159
2009	162
2010	147
2011	141
2012	155
2013	147
2014	159
2015	151

Si l'on considère que le nombre de tués à bicyclette est un phénomène aléatoire suivant la statistique de Poisson qui décrit des événements indépendants et de faible probabilité, alors l'écart-type se calcule par la racine carrée de la moyenne du nombre de tués, soit un peu plus de 12. Ainsi, la valeur attendue pour le nombre de tués à bicyclette est comprise entre 141 et 165 (153 +/- 12) dans 68 % des cas et entre 129 et 175 (153 +/- 24) dans 95 % des cas. Dans ces conditions, se baser sur une variation de 10 du nombre de tués à vélo d'une année sur l'autre est au mieux ridicule.

Une mesure de sécurité publique ?

Si l'obligation du port du casque pourrait se justifier pour la diminution des dépenses de santé liées aux accidents, à qui faudrait-il faire porter le casque ? En 2014, il y a eu 4257 victimes à vélo (tuées, blessées hospitalisées ou non), 11720 piétons et 34117 automobilistes² sur un total de 76432. En

considérant le taux de traumatismes crâniens à peu près similaire pour ces trois catégories d'usagers³, est-il plus bénéfique pour la collectivité d'imposer le port du casque aux usagers représentant 5,57 %, 15,33 % ou 44,64 % des victimes ? Ne serait-il pas plus objectif d'équiper d'abord les occupants des automobiles, puis des piétons avant de s'occuper des cyclistes ?

Risques et pratiques

Enfin, ces chiffres relatifs aux victimes circulant à bicyclette regroupent toutes les pratiques du vélo sans distinction, du VTT-descente au déplacement utilitaire en passant par le vélo sportif, le cyclotourisme et les enfants qui jouent. Les risques encourus sont très différents d'une pratique à l'autre, tant par les usagers impliqués que par leur environnement. Nous y reviendrons dans un prochain article.

Proposition pour Monsieur le Sénateur

Nous ne pensons pas que M. Maurey soit convaincu par notre démonstration. Aussi nous lui proposons d'enchaîner avec une deuxième proposition de loi : rendre obligatoire le port du gilet de sauvetage pour toute personne se trouvant sur une plage, à la piscine ou à proximité d'un plan d'eau, d'un cours d'eau ou d'un canal y compris les personnes utilisant les chemins de halage. Ceci permettrait de réduire les 661 décès survenus dans 1504 noyades soit dans 44 % des cas⁴.

Jean-Marc Bouché

1 www.senat.fr/leg/pp115-288.html

2 ONISR. Bilans de la sécurité routière 2014.

3 17% pour les cyclistes, 24% pour les piétons et 26% pour les automobilistes d'après « bilans annuels ONISR. Analyse portant sur plus de 8000 victimes, publiée dans le dossier de presse du 08/03/2005 ».

4 www.noyades.com

Un pédibus-vélobus sur l'école élémentaire Chamrousse à Seyssinet-Pariset

VÉLOS/PIÉTONS

L'école élémentaire Chamrousse, la plus grande de Seyssinet, accueille 249 élèves répartis sur 12 classes, provenant essentiellement des quartiers alentours.

Depuis de nombreuses années, la circulation devant l'école aux heures d'entrée et de sortie est difficile, que ce soit en vélo, à pied, en bus ou en voiture. L'automobile prédomine et respecte peu les règles de circulation. Les petits aménagements réalisés par la mairie (chicanes, panneaux d'interdiction de stationner...) ne suffisent pas. Les risques d'accidents pour les piétons et cyclistes sont quotidiens, tout comme la tension des automobilistes.



Une équipe de parents délégués motivés et sensibilisés

Les parents délégués, nombreux cette année scolaire 2015-2016, se sont organisés pour mettre en place un pédibus-vélobus sur l'école. Un contact a été pris avec l'ADTC pour le suivi et les conseils pour la réalisation de ce projet. La première opération a été une enquête, proposée par l'ADTC, afin de connaître les modes de déplacement actuels des familles et leurs souhaits de participer à un pédibus-vélobus. Cette enquête comporte deux parties :

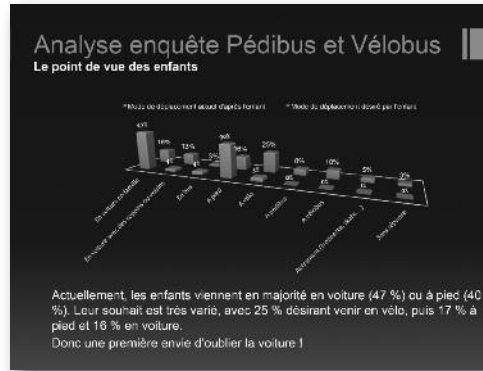
⇒ Une première partie est remplie par les enfants en classe, pour sensibiliser les enseignants comme les enfants à ce projet. Il s'agit de connaître le mode de déplacement actuel de chaque enfant et son souhait pour l'avenir.

⇒ Une seconde partie est à remplir par les parents, après le travail en classe réalisé par les enfants.

Résultats de l'enquête

Heureuse surprise, 194 familles ont répondu à l'enquête, soit 78 % de participation. 47 % des élèves viennent en voiture à l'école. Le point positif est que seulement 16 % des enfants souhaitent continuer à venir en voiture, et 25 % désirent venir à vélo, 17 % à pied et 13 % en covoiturant avec les copains,

8 % seraient favorables à un pédibus et 10 % à un vélobus.



57 % des parents sont favorables à la mise en place d'un pédibus, avec 33 parents disponibles pour accompagner. Même le vélobus a ses volontaires avec déjà 39% favorables et 17 parents accompagnateurs. La préférence d'utilisation du pédibus-vélobus est forte pour le matin. L'après-midi, les horaires de sortie varient suivant les activités périscolaires des enfants : musique, clubs sportifs...

Suites engagées

Des actions de sensibilisation et d'échange seront réalisées ce printemps. La première a eu lieu le 3 février dernier avec un café offert par les parents délégués sur le parvis de l'école pour faire connaître ce projet. Le 11 février, une réunion d'information auprès des parents et de l'équipe enseignante, en présence de l'ADTC et de la mairie, a permis de lever les inquiétudes sur le fonctionnement et les responsabilités liées à ce projet et d'établir trois lignes de pédibus-vélobus (réalisées d'après les données cartographiques de l'enquête).

Le plan de ces trois lignes sera envoyé personnellement aux parents intéressés avec indication d'une date de démarrage. Les services techniques de la mairie de Seyssinet apporteront leur assistance sur le terrain : matérialisation au sol des points d'arrêts, réalisation d'aménagements pour sécuriser les parcours (points noirs identifiés lors de l'enquête). Le pédibus-vélobus sera lancé par une inauguration officielle où seront invités le maire de Seyssinet et le Vice-président de la Métropole en charge des déplacements.

Souhaitons longue vie à ce pédibus-vélobus !

Texte et illustrations :
Chrystèle Doulat

La rue aux enfants

Depuis le début des années 1960, l'espace public urbain a été grandement modifié pour permettre la circulation automobile, avec comme conséquences, le retrait des enfants de la rue pour des raisons de sécurité et l'abandon de la marche à pied.

Or la rue appartient aussi à ses habitants. Elle a une fonction de séjour pour permettre du lien social dans un quartier par la rencontre entre voisins de différentes générations. Le chemin de l'école devrait être une occasion pour l'enfant de découvrir son environnement. En lui permettant de tester de nouveaux parcours. Il est confronté au réel et peut ainsi s'affirmer, grandir. Cet apprentissage physique de son autonomie, son initiation au sein de la communauté favorise la constitution de son identité.

Pour redonner à l'enfant la place qu'il a perdue dans la ville, l'association Rue de l'Avenir a lancé avec d'autres partenaires un appel à projets « Rues aux enfants, rues pour tous ». Il s'agit de proposer une rue (ou une place...) à fermer temporairement à la circulation motorisée (certains jours et heures bien précises). Les enfants pourraient jouer librement sur toute sa largeur en toute sécurité et toute tranquillité.

Des infrastructures de jeux pourraient être installées, des animations organisées et l'accès des véhicules à moteur serait réservé aux résidents. Des barrières en nombre suffisant seraient placées pour délimiter clairement "la rue aux enfants" et signaleraient "Rue réservée au jeu".

Philippe Zanolla

Les Boîtes à vélo

Suivant l'exemple de Nantes, les entrepreneurs grenoblois exerçant leur activité à vélo se sont regroupés dans un collectif « Boîtes à vélo ». Objectif : soutenir et orienter, sur l'agglomération grenobloise, le développement des métiers vélocompatibles.

Et ils sont nombreux... de l'artisan (plombier, électricien, vélociste...) au commerçant de rue (restauration...) en passant par les services de proximité (transport de personnes, de marchandises, services à la personne, soins à domicile...), tous ont fait le choix d'utiliser un vélo comme véhicule utilitaire pour leur activité professionnelle.

Début février 2016, une vingtaine de sociétés sont déjà membres de ce collectif pour mutualiser leurs besoins et être visibles sur le territoire grenoblois.

Vous souhaitez faire partie du collectif ou faire appel à l'un de ses membres ? Ça tombe bien, car ils recherchent :

- Des veilleurs pour relayer les trouvailles sur les métiers vélocompatibles,
- Des accompagnateurs pour suivre les projets en émergence (vélo-resto, vélo-handicap, atelier vélo cargo, cyclobus de ramassage scolaire...),
- Des réseauteurs, pour en parler dans vos associations, vos entreprises, en mettant en place des partenariats, des synergies,
- Des financeurs ou administrateurs pour soutenir leur développement.

Plus d'information (incluant la liste des entreprises) sur :

<https://lesboitesavelo.wordpress.com/les-boites-a-velo-grenoble/>

Et

<http://altervie.fr/jobavelo/documents/BAVG-CP.pdf>

Permanence tous les lundis de 17 à 19h à Cap Berriat.

Nathalie Teppe

Dans le bulletin précédent, je vous disais qu'en dehors du Réseau express vélos les cyclistes attendaient des aménagements pour le réseau cyclable secondaire. Ils attendent aussi d'autres améliorations.

Trottoirs

Sur certains itinéraires, les aménagements cyclables « historiques » ont été réalisés sur le trottoir. Il s'agit d'une conception d'une autre époque, quoiqu'on en ait vu naître il n'y a pas si longtemps. Les cyclistes et les piétons attendent le retour de l'itinéraire cyclable sur la chaussée. Même si ces opérations demandent des choix politiques entre des places de stationnement ou une voie de circulation, la situation de conflit avec les piétons ne doit plus être ignorée et perdurer. Rues Cdt L'Herminier, Nestor Cornier, boulevard Clemenceau, avenues Rhin et Danube, Esclangon, Malherbe, P. Cocat à Grenoble, rue R. Chanas et avenue Gal De Gaulle à Eybens, les cyclistes, et les piétons, attendent mieux.

Jalonnement

Depuis 2005, la Métro a engagé un chantier de jalonnement des itinéraires cyclables dans l'agglomération. Chacun a en mémoire les panneaux verts qui indiquent des destinations tantôt locales, tantôt métropolitaines, tantôt régionales, voire même nationales. Depuis cette époque, ces panneaux ont vécu des sorts très différents, certains se portent très bien, d'autres ont souffert, d'autres enfin ont disparu. Il n'y a pas eu le moindre entretien sur ce mobilier urbain très utile et très bien normé. Les cyclistes attendent que la Métropole prenne la main et se décide à entretenir enfin son investissement pour pérenniser son usage.

Chaussées

Dans le même ordre d'idées, des Communes ont investi dans des chaussées cyclables il y a plusieurs dizaines d'années mais sans en assurer aucun entretien. Peu d'enrobés, peu de bicouches, ont été refaits en comparaison avec les chaussées routières. Certaines se sont dégradées naturellement, d'autres ont été traversées par des concessionnaires de réseaux, d'autres enfin ont subi les assauts sournois des racines d'arbres. Les cyclistes attendent depuis trop longtemps la réfection, ou du moins la réparation, d'un certain nombre de pistes.

Obstacles

Dans leurs parcours quotidiens, les cyclistes rencontrent inévitablement un certain nombre d'obstacles à leur progression rapide et détendue. Ils rencontrent des potelets sur les pistes, des panneaux Stop à certaines intersections, des boutons poussoirs à activer à d'autres, pour obtenir le droit de franchir le carrefour après les autres modes de déplacements.

Quand ces potelets seront-ils supprimés, ou déplacés et équipés d'éléments rétro-réfléchissants ? Quand ces panneaux Stop seront-ils remplacés par des priorités à droite, ou par un panneau « Cédez le passage » ? Quand les boutons poussoirs superflus (exemple : rue des Taillées à Saint Martin d'Hères, près de la digue) seront-ils supprimés ?

Eclairage

Il y a quelques années, des pistes cyclables d'agglomération ont été dotées d'une installation d'éclairage public à leur création. Mais au fil des années, certaines pistes, surtout dans le sud, sont aussi noires que la nuit. À Echirolles Comboire et à Grenoble coté Bachelard le long du Drac, sur la passerelle du Rondeau, c'est la nuit noire. Le bon fonctionnement de cet éclairage n'a pas été jugé primordial pour les cyclistes par les collectivités qui se sont refillées la patate. À La Tronche, on aurait parié sur une installation provisoire demandée depuis plusieurs années entre le passage Ricou et la passerelle tram vers le Campus pour éclairer la digue. Que nenni.

Je pourrais aussi évoquer l'entretien des marquages au sol, des pictogrammes vélos, le balayage régulier des pistes comme des rues, etc.

Les cyclistes attendent aussi des actions d'amélioration et d'entretien des infrastructures cyclables pour que l'usage du vélo progresse dans la Métropole, surtout quand il y a du retard à résorber.

Christian Cotte

Nous vous proposons une série d'articles sur le vélo et ses accessoires pour vos déplacements utilitaires dans notre agglomération. Dans les deux derniers numéros d'ADTC-Infos, nous avons passé en revue le choix d'une bicyclette et d'une première série d'options. Nous poursuivons avec une première liste d'accessoires utilitaires.

Comment conserver sa bicyclette ?

Plus de 1000 vélos sont volés chaque jour en France soit 400 000 sur une année dont seulement 100 000 seront retrouvés sans pouvoir être restitués faute d'identification. Pourtant, le vol n'est pas une fatalité à condition de bien s'équiper :

- Un cadenas en U pour attacher roue avant et cadre à un support fixe.
- Un cadenas de cadre enserrant la roue arrière, pratique pour les arrêts courts.
- Un gravage du vélo avec le Bicycode (<http://www.bicycode.org>) pour dissuader le vol et le recel et faciliter la restitution en cas de vélo retrouvé.
- Le remplacement des attaches rapides par des écrous pour les roues, la selle...

La FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) réalise des tests de résistance sur les cadenas en vente. Vous retrouvez cette liste sur le site Bicycode.



Cadenas de cadre

Et pour la sécurité ?

Accessoire négligé par le cycliste urbain, le rétroviseur permet de toujours garder un œil sur ce qui arrive derrière vous. Il permet d'anticiper plus facilement

les manœuvres que ce soit pour un virage à gauche, sans se substituer au rapide coup d'œil arrière de confirmation, ou pour un arrêt pouvant apparaître comme inopiné par les usagers qui vous suivent (typiquement le cas lorsque vous cédez le passage à un piéton que vous masquez aux autres). Suivant la forme de votre guidon, vous pouvez placer votre rétroviseur en bout ou bien sur le cintre. Placé en bout, votre rétroviseur sera plus vulnérable aux chocs. Attaché sur le cintre, il faudra veiller à ce qu'il n'y ait pas de masque dû à votre bras ; pour cela, une tige de rétroviseur suffisamment longue permettra de s'affranchir de ce problème. Dans tous les cas, optez pour un accessoire solide avec des rotules (fixation et mouvements) fiables.

L'écarteur de danger, simple baguette en plastique orange orientable à placer à l'arrière de votre bicyclette, signale aux autres usagers de vous laisser une marge de sécurité lors des dépassements. Muni de catadioptres blanc sur la face avant et rouge sur la face arrière, il permet en plus d'accroître votre visibilité. Même si l'effet peut sembler psychologique, le résultat est néanmoins efficace : la peur de rayer sa carrosserie aura raison de bien des automobilistes !

Enfin, même s'il s'agit d'un équipement obligatoire, une sonnette permet de signaler votre présence. Il est parfois judicieux de remplacer le faible grelot d'origine tout juste audible par les piétons par une sonnette vraiment sonore y compris pour les motorisés !

Comment rester propre ?

Pour éviter d'arriver à destination avec une rayure d'eau et de boue remontant des fesses au haut du dos, la solution consiste à vous munir de garde-boue. Sur un vélo de ville, privilégiez les garde-boues fixés au cadre qui recouvrent bien le pneu en descendant suffisamment bas pour éviter les retours de projections. Certains garde-boues sont même munis de petites bavettes en bas pour renforcer la protection.

Le carter de chaîne permet de ne pas salir le bas de son pantalon. Il en existe de deux types. Le carter partiel recouvre le pédalier et la partie supérieure arrière de la chaîne. Le carter intégral, outre le pédalier, renferme la chaîne sur toute sa longueur lui assurant à la fois protection contre les saletés et aussi longévité accrue.

Jean-Marc Bouché

Du nouveau à Métrovélo



Grenoble Alpes Métropole a délégué depuis le 1^{er} novembre 2015 la gestion du service « Métrovélo » à Vélogik, une PME spécialisée en « mobilité cyclable ». Le cahier des charges lui demande de dynamiser et diversifier l'offre. La flotte de « vélos jaunes », en location courte ou longue durée, s'étoffera en vélos à assistance électrique et en vélos pliants. Des kits de motorisation pourront être expérimentés. Des consignes collectives supplémentaires seront déployées. Et Vélogik devra mener des actions de communications « offensives » pour développer la pratique du vélo.

La grille de tarifs est révisée à cette occasion. On notera en particulier l'apparition d'un tarif plus bas pour les personnes à faibles revenus, en plus des tarifs réduits abonnés TAG TER ou Citélib, et Jeunes. Ainsi une location à l'année vous coûtera seulement 8€/mois ou 48€/an si votre quotient familial ne dépasse pas 640, au lieu de 25€/mois ou 132€/an à plein tarif ; pour la journée, tarif unique de 3€. La place en consigne collective vous coûtera entre 2€/jour et 49€/an, plus 40€/an avec l'option entretien du vélo.

Monique Giroud

Indemnité kilométrique vélo : enfin !

Après 6 mois d'attente, l'indemnité kilométrique vélo (IKV) a été fixée par décret (2016-144 du 11/02/2016) à 0,25 €/km et vient compléter les mesures parues dans la Loi de Finances du 29 décembre 2015 applicables depuis le 1^{er} janvier 2016.

En résumé

Le montant de l'IKV, exonéré d'impôt sur le revenu pour les employés et de cotisations sociales pour l'entreprise, est limité à 200 € par an. Les entreprises sont toutefois libres de verser l'IKV au-delà de cette limite à leurs salariés cyclistes. L'IKV est valable pour les employés rejoignant à vélo une gare ou un arrêt de transport en commun. Dans ce cas, elle est cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun.

Les points faibles

Cependant, l'ensemble des mesures présentent trois points faibles :

- L'IKV est facultative et ne peut être remplacée par des mesures générales à destination de tous les cyclistes (par exemple la mise à disposition d'un entretien vélo sur site).
- L'inscription des mesures dans la Loi des Finances peut être remise en cause tous les ans.
- Seuls les salariés du privé sont concernés, pour l'instant.

Il faudra attendre quelques temps pour juger de l'impact réel de l'IKV sur le développement de l'usage de la bicyclette dans les déplacements domicile-travail et comparer son efficacité avec les mesures déjà en place dans certains Plans de Déplacement d'Entreprise.

Jean-Marc Bouché

Les premiers résultats de la dernière enquête Déplacements sont disponibles.

Cette enquête réalisée auprès de 28 000 personnes venant des 569 communes de la métropole vise à analyser finement les habitudes de déplacement des habitants.

Le périmètre

Par rapport à l'enquête de 2006, le périmètre a été agrandi et englobe tout le département du Rhône, le Sud-Ouest de l'Ain et le Nord de l'Isère. L'enquête distingue trois secteurs concentriques représentant respectivement 27 %, 29 % et 44 % de la population :

- Lyon – Villeurbanne,
- La couronne métropolitaine, c'est-à-dire les autres communes du Grand Lyon,
- Le reste de l'aire lyonnaise (Sud-Est de l'Ain, Nord de l'Isère, monts du Lyonnais et du Beaujolais).

Les données diffèrent sensiblement entre ces grands secteurs. Les chiffres ci-dessous concernent l'ensemble de l'aire lyonnaise s'il n'y a pas de précision.

Des évolutions notables par rapport à l'enquête de 2006.

Sur l'ensemble de l'aire lyonnaise :

- La taille des ménages diminue (2,37 → 2,29 personnes par ménage), surtout à Lyon-Villeurbanne où 49 % des ménages ne comptent qu'une personne,
- Le taux de motorisation diminue (1,30 → 1,25 voiture par ménage), surtout à Lyon-Villeurbanne (0,93 → 0,75),
- La mobilité diminue légèrement (3,75 → 3,55 déplacements par jour) dans tous les secteurs sauf Est Lyonnais, Ozon et Vienne Agglo, les habitants semblent optimiser davantage leurs déplacements,
- Les motifs de déplacements restent stables,
- La part modale de la voiture diminue (58 % → 53 %) au profit des modes doux (29 % → 31 %) et des TC (11 % → 13%) dans presque tous les territoires,
- Le temps consacré aux déplacements diminue (68 → 62 min/j.), alors que la distance augmente (21 → 23 km/j.).

On observe bien sûr des variations suivant les secteurs.

Évolution des parts modales à Lyon-Villeurbanne

	2006	2015
Voiture	35 %	26 %
Marche	41 %	45 %
TC urbains	20 %	25 %
TC autres	1 %	1 %
Vélo	2 %	3 %
Autres	1 %	2 %

Évolution des parts modales dans le reste du Grand Lyon

	2006	2015
Voiture	60 %	57 %
Marche	26 %	27 %
TC urbains	11 %	13 %
TC autres	1 %	1 %
Vélo	1 %	1 %
Autres	1 %	2 %

La diminution de la part modale de la voiture est une tendance nationale confirmée par les autres enquêtes déplacements et observée dans la plupart des pays développés.

Le volume des déplacements.

Parmi les 7,6 millions de déplacements par jour dont le point de départ ou d'arrivée est dans l'aire métropolitaine,

- 4 millions ont leur point de départ et d'arrivée dans le Grand Lyon ;
- 2,8 millions ont leur point de départ et d'arrivée dans les territoires voisins ;
- 640 000 sont entre le Grand Lyon et les territoires voisins.

Sur ces 640 000 déplacements d'échange, la part de voiture dépasse 80 % mais celle des transports en commun progresse.

L'intermodalité en forte hausse

L'intermodalité a progressé de 50 % entre 2006 et 2015 et concerne 157 000 déplacements par jour. Les principales combinaisons sont voiture + TCL, voiture + train, train + TCL, voiture + train + TCL, voiture + car. 35 000 véhicules par jour (20 000 en 2006) sont stationnés pour l'intermodalité.

Voilà des données précieuses pour la révision en cours du Plan de Déplacements Urbains !

Christophe Leuridan

Cœur de Ville, Cœur d'Agglo

« Métropole apaisée », c'est derrière ce slogan que la Métropole de Grenoble souhaite améliorer les déplacements visant à améliorer la qualité de vie et les échanges dans les centres-villes des communes de la Métropole. L'ADTC approuve ce projet mais ...

• Ville à 30

Pout tout conducteur, il existe une règle simple du code de la route : Lors du franchissement d'une pancarte d'entrée d'agglomération et jusqu'à la sortie de cette dernière, la vitesse est limitée à 50km/h que le panneau soit présenté ou non, sauf contre-indication. Dans l'agglomération grenobloise, l'entrée de 14 des 49 communes de l'agglomération (ce nombre passera à 43 cet été) présente désormais un panneau complémentaire Zone 30. Cela signifie que la vitesse limite dans toute la commune est limitée à 30km/h. Toutefois, les grands axes conservent une limitation à 50km/h. La métropole a communiqué sur les axes qui reste limité à 50 km/h dans les 14 premières communes.

Voir <http://www.lametro.fr/930-metropole-apaisee.htm>

• REVE

Le vélo a longtemps été le moyen de déplacement oublié de l'agglomération. Les aménagements cyclables ne sont pas présents partout et ont du mal à se développer de façon cohérente. Le principe d'un Réseau Express VElo a été acté par la Métro début 2015. Une concertation réunissant des élus, des associations, des acteurs économiques du vélo et des personnes ne se déplaçant pas à vélo au printemps 2015 a défini les caractéristiques et les axes que devraient emprunter ce réseau. Il devra s'agir d'axes sécurisés où les cyclistes pourront se déplacer aisément avec des voiries aménagées et réservés aux cyclistes, des feu bien réglés et des largeurs d'au moins 4 m.

Quatre grands axes ont été proposés lors de cette concertation :



Cours des 50 Otages

1. Fontaine La Poya – Inovalée Meylan via le centre-ville de Grenoble
2. Saint-Egrève Pont Barrage – Campus / Gare de de Gières via la Presqu'île, la Gare de Grenoble et la MC2
3. Grenoble – Vizille le long de la voie ferrée
4. Grenoble Centre – Eybens le long de l'Avenue Jean Perrot

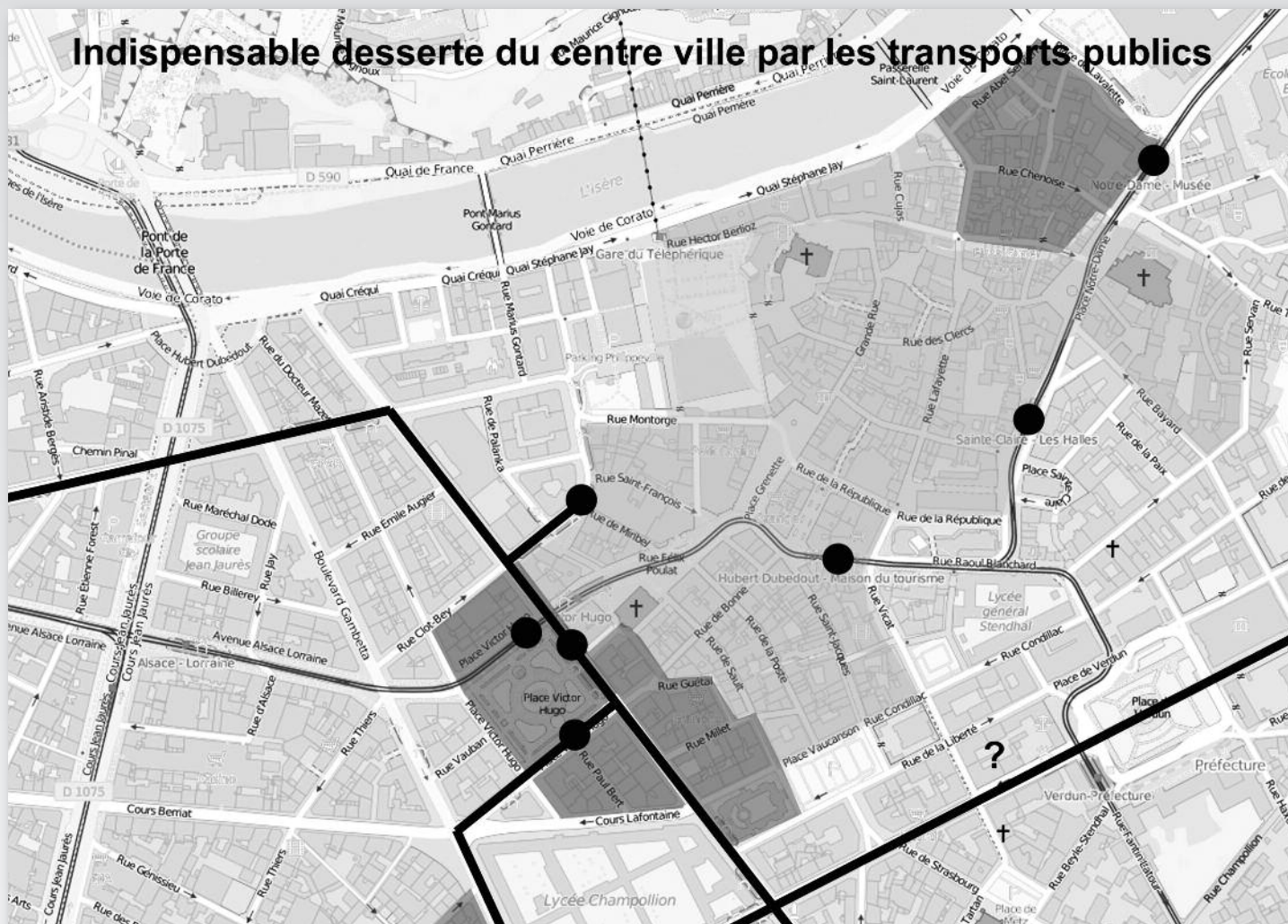
La faisabilité technique de ces propositions est en cours d'étude et devrait faire l'objet d'un rendu au second trimestre 2016.

• « Cœur de Ville, cœur de Métropole »

Ce nouveau projet dont les tenants et aboutissants ont été récemment présentés

par la Ville de Grenoble et la Métropole. L'objectif est de rendre les centres-villes accessibles, agréables à vivre avec des déplacements apaisés et un commerce diversifié et dynamique. Il s'agit d'améliorer le partage équitable de l'espace public entre tous les modes de déplacements (bus, vélos, piétons, voiture). Quelques communes ont déjà lancé leur mutation (Mont Saint-Martin, Gières ou encore le Fontanil-Cornillon). Le projet de Grenoble est un projet marquant pour l'agglomération tout entière. C'est un projet à 10 millions d'euros qui vise à transformer l'axe Rey, Agutte Sembat et Lyautey où circulent plus de 15 000 véhicules par jour ainsi qu'à étendre le secteur piétonnier du centre-ville de Grenoble inchangé depuis 40 ans.

Indispensable desserte du centre ville par les transports publics



Après l'instauration de la limitation à 30 km/h dans la majorité des rues de la Métropole, les élus ont annoncé un plan d'actions de requalification du centre-ville de Grenoble.

Cette étape volontariste entend redonner de la place aux déplacements des piétons et des cyclistes et favoriser les modes actifs dans ces déplacements courts. Il s'agit de passer de la ville « espace de circulation à prédominance automobile » à la ville « espace de vie ». La rue est un espace urbain support d'une vie locale riche et complexe. Le centre-ville de Grenoble doit être un espace attractif et accessible pour tous les habitants de la Métropole, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Nous avons vu dans les deux derniers numéros d'ADTC infos les attendus de ces mesures en termes de sécurité des déplacements, nous allons aborder dans ce dossier, les bienfaits en termes de qualité de vie pour les habitants et les chaland.

Sans retracer un historique exhaustif, on rappelle que le « succès » de la politique d'adaptation de la ville à la voiture a conduit à la situation ubuesque où pour faire 1 000 mètres, les habitants prennent une automobile au lieu de marcher à pied, peut-être par sentiment d'insécurité, mais essentiellement par comportement acquis. Pour les mêmes raisons, des parents accompagnent leurs enfants à l'école en voiture par crainte pour leur sécurité.

Les difficultés d'accès en centre-ville à pied, à vélo ou en TC conduisent les habitants de banlieue à préférer les zones de

chalandise situées en périphérie. La disparition du centre-ville de nombreux commerces spécialisés a renforcé le dépérissement de cette offre de proximité. Il est temps de stopper ce cercle vicieux. Un excès de circulation automobile dans des lieux contraints complique l'accès en transport public des habitants de l'extérieur, Il s'y ajoute l'exclusion de trop nombreuses lignes de bus du centre-ville qui n'est plus desservi depuis de nombreuses directions et dont les habitants ne viennent plus en ville. Cet excès de circulation automobile génère également des problèmes de santé publique.

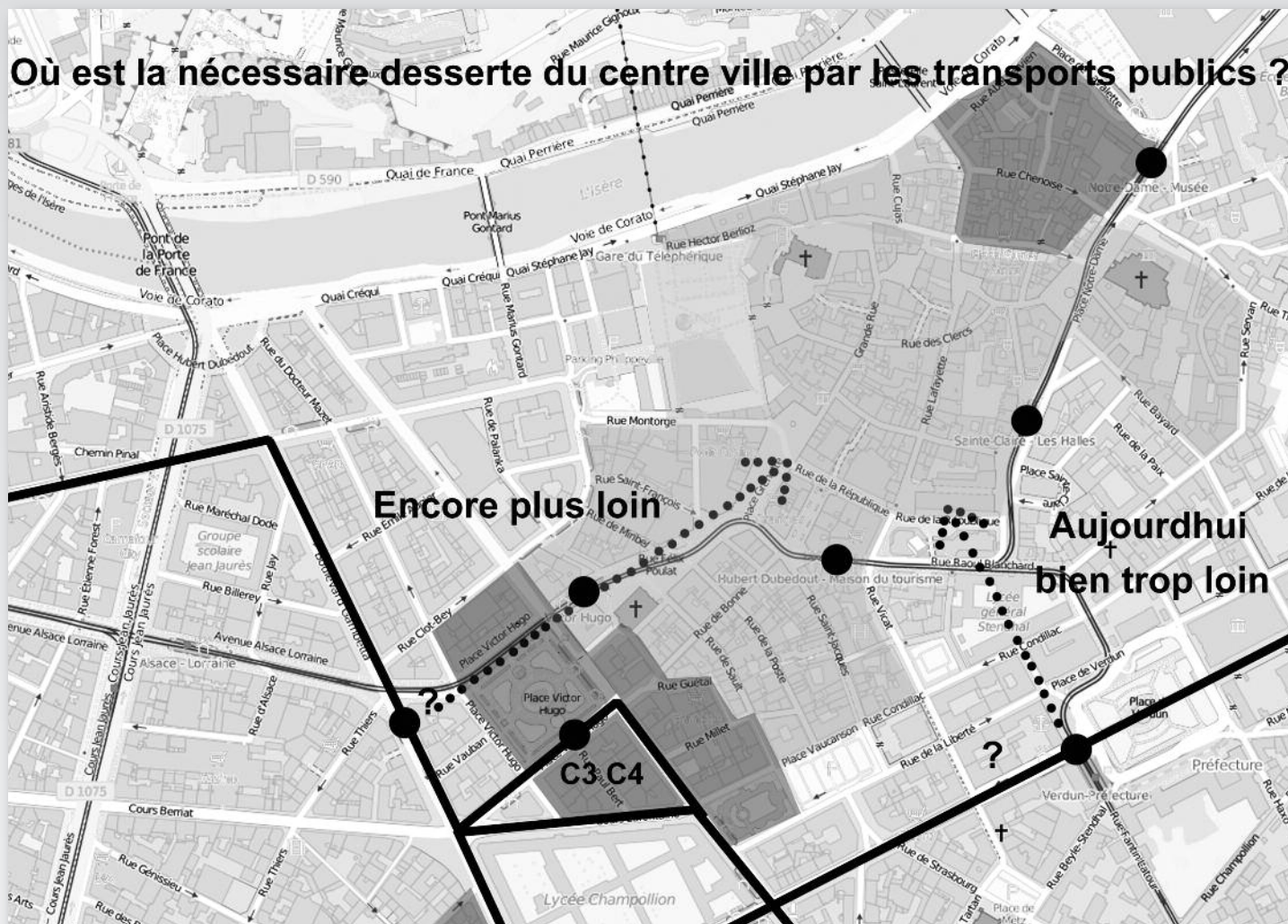
L'existant ailleurs

Ce souhait de redonner de l'espace à la vie locale est un mouvement de fond qui s'observe à travers toute l'Europe. Si les Européens du nord ont pris depuis près de 40 ans des mesures pour rééquilibrer de façon plus équitable l'espace public, les pays situés plus au sud ont aussi initié avec envergure de telles politiques.

En Espagne, la ville de Pontevedra a interdit le centre aux automobiles. Depuis 1989, de nombreuses villes italiennes, ont mis en place des zones à trafic limité, restreignant l'accès aux seuls résidents et encadrant le trafic à caractère professionnel, au profit des transports publics et des modes doux.

En France, les villes de Lorient, Strasbourg, Nantes ont étendu leur plateau piétonnier et cette dernière à même transformé un boulevard de 2x5 voies en Zone à Trafic Limité (ZTL) réservé aux trams, bus, et modes actifs. Depuis ces mises en place, de nombreuses études

Où est la nécessaire desserte du centre ville par les transports publics ?



mettent en évidence l'augmentation du chiffre d'affaires des commerces de proximité, la diminution de la possession d'une automobile par les habitants des villes centre et le regain d'intérêt pour les déplacements dits actifs.

On peut le comprendre en regardant l'exemple grenoblois. En effet quel piéton a envie de déambuler en regardant les vitrines du boulevard Agutte-Sembat ? Cet axe n'est pas particulièrement attractif. En limitant cette coupure urbaine, le piéton pourra passer sans encombre du plateau piétonnier du cœur historique à la caserne de Bonne.

Dans la ville centre où l'espace dévolu à l'automobile représente 70 à 85 % de l'espace non bâti, il y a un gisement considérable de surface que les habitants pourront se réapproprier pour mieux vivre leur ville. Les pieds d'immeubles pourront être investis, des terrasses de cafés implantées en lieu et place du stationnement, les enfants pourront réinvestir la rue pour jouer, des espaces verts pourront venir rafraîchir la ville l'été et des bancs pourront accueillir nos aînés lors de leur promenade. Ce n'est pas une vision utopique de la ville mais simplement un retour à la qualité de vie qu'il y avait avant l'invasion de l'automobile.

Le Projet

Le projet « Cœurs de Ville, Cœurs de Métropole » à Grenoble, comprend la transformation des boulevards Rey, Agutte-Sembat et Lyautey, où circulent plus de 15 000 véhicules par jour et de

nombreuses lignes de bus et cars desservant le centre-ville. Ce projet vise à donner un meilleur cadre de vie et à partager plus équitablement l'espace public, avec notamment la piétonisation du secteur de la place Victor Hugo. Le projet prévoit également l'extension du secteur piéton dans le quartier Notre-Dame, rue de la République, place Grenette, rue Montorge en partie, et rue Lakanal. Toutefois, de nombreuses questions attendent des réponses.

Au sud de la place Victor Hugo, un meilleur partage de la rue est prévu, trottoirs élargis et ombragés, site propre pour les bus, voie cyclable structurante, accessibilité automobile pour la desserte locale.

Une concertation sera organisée prochainement pour présenter des scénarios d'aménagement. En 2017, des installations éphémères débiteront sous la forme de test.

Qu'est ce qui va changer pour chacun ?

- Pour l'ADTC, la restructuration doit être l'occasion d'améliorer l'accès au centre-ville de Grenoble par les transports en commun.

La limitation du trafic automobile sur l'axe Chavant - Lyautey - Agutte Sembat - Victor Hugo - Rey doit permettre d'améliorer la circulation des bus TAG et Transisère notamment en fiabilisant les temps de parcours. Il est nécessaire de restituer l'accès au centre-ville par tous les transports publics.

Ainsi, cette réduction du trafic serait une opportunité pour mettre fin

à la chasse aux bus du centre de Grenoble et permettre le retour des lignes qui en ont été exclues depuis 2006, entraînant une baisse importante de leur fréquentation, comme celle du centre-ville lui-même.

La piétonnisation de la place Victor Hugo permettrait de maintenir la circulation des transports en commun, comme place de la République à Paris ou cours des 50 otages à Nantes.

L'alternative du passage par le boulevard Gambetta n'est pas acceptable (voir schémas) : ce choix dégraderait encore l'accès à l'hyper centre – aujourd'hui mal desservi par les lignes de bus - et augmenterait leurs temps de parcours, en raison d'un tracé nettement plus sinueux et de la circulation automobile importante boulevard Gambetta.

Le plateau piéton du centre-ville de Grenoble, qui mesurerait plus de 1 km par 700 / 800 m de large, doit être desservi par les TC. Le tramway transporte la moitié des usagers du réseau, l'autre moitié des usagers doit avoir accès à ce plateau. On ne peut les laisser à la bordure la plus éloignée du plateau pris dans sa plus grande longueur. Ce serait une incitation supplémentaire à aller faire ses courses dans les zones commerciales de la banlieue.

Une amélioration des accès aux lignes de tramway et des gains de temps pour les différentes lignes de bus sont possibles. Ils seraient très bénéfiques pour leur attractivité comme pour leur rendement.

Le terminus à la gare de Grenoble de la ligne Transisère 6020 (Grenoble Verdun - Meylan - Montbonnot - St Ismier - Crolles) doit être rétabli : sa fréquentation déjà particulièrement faible devant le potentiel d'usagers de la ligne a diminué d'un tiers depuis son amputation à Verdun.

Les terminus des lignes TAG 14 (Grenoble Verdun - St Martin d'Hères A. Croizat - Gare de Gières) et 15 (Grenoble Verdun - St Martin d'Hères G. Péri - Gières - Domène) doivent être déplacés rue de Belgrade (Trois Dauphins).

L'ADTC propose le déplacement sur la place V. Hugo de la station de tram, actuellement rue Molière, pour faciliter les correspondances avec les lignes de bus empruntant le boulevard Gambetta (lignes Transisère arrivant du sud Isère et ligne 17 prolongée à la gare ou rue de Belgrade).

Les lignes C3 (Grenoble - Echirolles) et C4 (Grenoble - Eybens) utiliseraient la rue Béranger avec un arrêt placé au sud de la place V. Hugo. Ce n'est certes pas l'idéal, mais le seul autre passage existant est déjà fort occupé par les lignes A et B de tramway.

L'arrêt V. Hugo actuel serait desservi par les lignes C1, 14, 15, 6020 et Express 1 et 2.

• Cyclistes

Le futur réseau REVE devra apporter un accès facilité au centre-ville avec un aménagement fort pour les cyclistes. Des aménagements pour le stationnement des vélos devront absolument accompagner ce projet.

• Piétons

Tout déplacement se commence ou se termine à pied, même sur une courte distance. Ce projet vise à redynamiser le centre-ville et surtout à étendre cette piétonnisation vers la Caserne de Bonne et le quartier Hoche.

• Automobilistes

Le plan de circulation sera revu dans sa globalité. Il n'est pas

question de chasser la voiture du centre-ville, mais de modérer son usage. L'accès au centre-ville devra être réservé aux riverains et à la desserte locale. Le trafic de transit n'a pas sa place dans le centre-ville. Il n'est donc pas nécessaire d'y conserver deux voies de circulation pour le trafic automobile.

L'accès aux parkings en ouvrage devra être facilité. Par ailleurs, un effort devra être porté sur la lisibilité des parking-relais en périphérie avec une tarification adaptée. L'ADTC souhaite que le forfait tribu soit utilisable par 2 à 5 personnes, sans condition d'âge (actuellement il est réservé aux familles de 1-2 adultes et 1-3 enfants).

Pour l'extension des zones piétonnes, le fonctionnement sera le même que les zones actuelles : accès 24/24 pour les commerçants avec un stationnement maximum de 20 minutes. Les livreurs ont accès à ces zones piétonnes de 6h à 11h50. Les riverains avec garage ont accès 7j/7 avec un stationnement obligatoire dans la zone privative.

• Logistique urbaine

Pour étaler la circulation sur la journée, les horaires de livraison des magasins pourraient être revus pour s'effectuer hors des heures de pointe.

Il faudrait prévoir l'accès aux magasins qui proposent des achats de gabarit "moyen". En effet, si les petits achats sont facilement transportables en vélo ou à pied, comment faire pour ceux qui requièrent le coffre d'une voiture ? A Lyon, une enseigne de mobilier dispose de 2 places de stationnement "minute" réservées à leur clientèle pour prendre la marchandise.

Soyons imaginatifs ! Par exemple en créant un service de livraison par vélos cargos ou petits véhicules électriques, mutualisé entre les commerçants, avec un modèle économique à trouver (le client n'acceptera pas de payer sa livraison aussi chère que son produit).

• Commerçants

Comme vu plus avant, l'apaisement des villes a dynamisé le commerce local.

Les enseignes situées dans les zones piétonnes des grandes villes ont des chiffres d'affaire plus élevés que celles qui ne le sont pas.

Les surfaces libérées devant les commerces pourront être utilisées pour offrir un linéaire supplémentaire (terrasses de café, bacs, ...).

Certains commerçants remboursent les frais de parking, pourquoi ne pas offrir des tickets de bus ?

L'augmentation des parkings d'arceaux vélos est aussi une bonne chose : une même surface de stationnement permet à 10 clients potentiels de garer leur vélo au lieu d'un seul en voiture !

• Habitants

Une ville à visage humain, dans sa diversité sociale dans le sens noble du terme (et non politique) favorise la convivialité, la mixité, et les rencontres.

L'objectif est de redonner une qualité de vie aux zones urbaines pour attirer, voire retenir les familles.

Les habitants doivent se réapproprier leur ville. Une ville plus agréable pour se promener, flâner, travailler, étudier, se cultiver, consommer, bref tout simplement : vivre.

Dossier réalisé par Emmanuel Colin de Verdière, Christian Cotte, Jean-Yves Guéraud, Alexis Grabit, Nathalie Teppe et Philippe Zanolla - Schémas réalisés par Jean-Yves Guéraud

Concours "Changer d'approche" :

salle comble et comblée !

Vendredi 15 janvier, le salon d'honneur de la mairie de Grenoble a fait salle comble en accueillant plus de 200 amoureux des montagnes venus partager leurs aventures #sansvoiture dans le cadre de la remise des prix de la 8^e édition du concours "Changer d'approche".

Originaires des quatre coins de France, les lauréats nous ont embarqué dans leurs aventures avec récits, photos, vidéos et anecdotes savoureuses à l'appui, pour une soirée à l'image de la campagne «Changer d'approche» : ouverte à tous, quels que soient les chemins et les pratiques empruntés !

En introduction, Pierre Mériaux, conseiller municipal délégué au tourisme et à la montagne a rappelé l'engagement de la ville Grenoble dans les approches douces et respectueuses de l'environnement montagnard. Bruno Besson, représentant de l'association Camptocamp, a présenté le portail collaboratif changerdapproche.org qui rassemble aujourd'hui plus 15 000 itinéraires montagne réalisables en mobilité douce. Fredi Meignan, Président de Mountain Wilderness a remercié les participants, les nombreux bénévoles et les partenaires impliqués dans l'aventure «Changer d'approche».

Les récompenses

Le jury de cette édition 2015 a primé 19 sorties, dont 18 ont pu être présentées lors de cette soirée. Des étoiles plein les yeux, l'esprit tourné vers l'immensité sauvage des

montagnes, les changeurs d'approche ont partagé avec nous un petit bout de leurs voyages, leurs cheminements, leurs rencontres... Pari gagné : leurs histoires nous donnent envie de partir derrière eux, cap vers la montagne autrement !

Alors, pourquoi pas ? Participer au concours 2016 ?

Petit rappel : le principe de «Changer d'approche» est d'utiliser les transports en commun, le vélo voire uniquement la marche, pour réaliser sa sortie puis raconter son expérience sous la forme de récits, photos, vidéos... www.concours.mountainwilderness.fr. Pour le concours 2016, seront prises en compte les sorties réalisées entre le 15 septembre 2015 et le 15 septembre 2016.

Et si vous manquez d'idées de sorties en mobilité douce, plusieurs expériences sont partagées sur changerdapproche.org.

Bonne chance à tous les amoureux des sommets, qui souhaitent ajouter un peu d'engagement, en diminuant leur empreinte écologique, lors de leurs sorties en montagne !

D'après les articles de Mountain Wilderness mountainwilderness.fr,

Geneviève Peffen

Modification de la tarification solidaire sur le réseau TAG

Dans le cadre de la tarification solidaire, les membres d'un foyer ayant un quotient familial (QF) inférieur ou égal à 661 € peuvent bénéficier d'une réduction comprise entre 61 et 95 % sur le prix de l'abonnement TAG.

Suite à une réforme gouvernementale, le RSA activité et la prime pour l'emploi ont été fusionnés et sont devenus la prime d'activité. Cette réforme a entraîné un changement du QF des foyers bénéficiaires.

Pour pallier ces effets et éviter une augmentation du tarif de l'abonnement TAG de ces foyers, le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) a voté le 28 janvier 2016 une modification des paliers de la tarification solidaire.

Emmanuel Colin de Verdière

J'ai perdu mon abonnement TAG

Cela peut arriver à chacun, j'ai récemment perdu ma carte OURA sur laquelle se trouvait mon abonnement TAG.

Je me suis rendu dans une agence de mobilité TAG pour la remplacer, et contrairement à ce que l'on pourrait attendre, le remplacement ne peut pas être fait immédiatement. La TAG remet un titre TAG valable 5 jours et invite l'abonné à revenir au bout de 4 ou 5 jours pour faire le remplacement.

S'il est normal de payer 7 € pour renouveler sa carte OURA, il n'est pas acceptable de devoir se rendre deux fois en agence de mobilité en cas de perte de sa carte OURA.

Emmanuel Colin de Verdière



La ligne E est-elle trop lente ?

De nombreux usagers nous indiquent que la vitesse des tramways y est très faible et qu'il est fréquent de parcourir l'ensemble de la ligne sans dépasser la vitesse de 30 km/h. Cette situation est difficilement compréhensible sur cette ligne au tracé très rectiligne, qui bénéficie d'une très bonne insertion dans le milieu urbain, et où certains tronçons entre stations permettent aux tramways TFS de rouler à leur vitesse maximum. La faible vitesse actuelle fait perdre de l'attractivité non seulement par l'augmentation du temps de parcours mais aussi par l'aspect psychologique et le ressenti des usagers : en tramway, on se traîne !

Une accélération de la marche des tramways apparaît d'autant plus nécessaire qu'elle serait aussi une source d'économie : à fréquence égale, on pourrait gagner sans doute une rame en exploitation. L'ADTC a interpellé le SMTC sur ce sujet, il est important que le réseau des transports urbains soit attractif pour inciter au report modal et qu'il soit exploité aux meilleures conditions économiques.

François Lemaire



La rentrée n'est que dans six mois, mais pour cette échéance annuelle importante, le Syndicat Mixte de Transports en Commun (SMTC) a déjà fait des choix pour l'amélioration du réseau de bus. En effet, certaines de ces décisions nécessitent des aménagements qui demandent un peu de temps, d'argent et de travaux. Pour septembre 2016, le SMTC a voté le 28 janvier dernier un premier programme de travaux et d'études.

Des travaux

À St Martin d'Hères, au carrefour Neyrpic-Belledonne, un site propre va être aménagé sur chaussée en direction de Grenoble pour les bus de la ligne 15 (Grenoble Verdun - Gières - Domène), avec les arrêts bus placés en bordure de voirie au droit de la station de tram. Un site propre pour les bus de la C5 sera aménagé au tourne à gauche vers la rue Marceau Leysieux. Dans ce carrefour, la signalisation ferroviaire sera simplifiée comme cela a été fait à Chavant il y a quelques années.

Un nouveau terminus pour la ligne C3 (Grenoble V. Hugo - Grand Place - Echirolles) va être aménagé autour de l'ancienne mairie d'Echirolles, devenue Centre du graphisme.



En effet, la ligne C3 va être prolongée jusqu'à Echirolles Village à proximité de l'arrêt A. Delaune de la ligne A de tram, sur l'ancien parcours de la ligne 13 entre l'hôpital sud et la ligne A. Le SMTC répond ainsi à une demande forte portée notamment par l'ADTC depuis la restructuration du réseau TAG en septembre 2014.

De ce fait, la ligne 18 (Eybens - Echirolles - Pont de Claix) sera supprimée. En attendant le prolongement de la ligne A de tram à Flottibulle, la ligne 18 sera remplacée par une navette entre Flottibulle à Pont de Claix et Marie Curie à Echirolles. Du côté d'Eybens, la ligne 67 (Herbeys - Tavernolles - Eybens - Grand'Place) sera détournée par l'avenue d'Echirolles pour desservir le quartier de l'Iliade avant d'aller à Grand place et au collège des Saules.

Sur les lignes 15 (Grenoble Verdun - Gières - Domène) et 17 (Grenoble V. Hugo - Claix - Le Gua), le système de priorité va être installé sur tous les carrefours à feux. Il s'agit d'une demande de l'ADTC faite aux comités de lignes.

En complément, l'ADTC demande la mise en place de la priorité au passage de la ligne 17 à l'entrée et à la sortie de l'autoroute à Claix.

Sur les lignes C2 (Grenoble Louise Michel - Echirolles - Le Pont de Claix - Claix Pont Rouge) et tram C, ce même système plus récent va remplacer celui déjà en place sur les carrefours.

Le programme voté représente un investissement de 4 M€

Et des études

Le SMTC a aussi lancé un certain nombre d'études d'aménagements pendant cette année 2016, pour une mise en œuvre en septembre 2017. Il s'agira de sites propres pour les bus :

- de la ligne C1 (Grenoble J. Macé - Meylan Béalières), à Meylan, au carrefour Granier / Taillefer,
- de la ligne C5 (Grenoble Palais de Justice - Gières Universités Biologie) à Grenoble, rue Ampère, au carrefour Malherbe / J. Perrot, et à St Martin d'Hères sur l'avenue G. Péri.
- Les bus des lignes 19 (Sassenage L'Ovalie - Seyssinet Village) et 20 (Veurey Mairie - Seyssinet Hôtel de ville) sur la RD 1532 devraient aussi bénéficier d'un site propre dans la traversée de Sassenage jusqu'à Fontaine La Poya, et de la priorité aux feux.

L'ADTC se réjouit de ces travaux à venir, qui permettront d'améliorer la vitesse commerciale des bus.

Christian Cotte

Les Rendez-Vous de la Mobilité du Département de l'Isère

Le Département de l'Isère a lancé sa concertation sur le thème des déplacements.

Les acteurs politiques, économiques et associatifs ont été invités à participer aux « Rendez-vous de la Mobilité » sur le territoire isérois découpé en trois secteurs (Métropole étendue, Sud-Isère, Nord-Isère). Ensuite, un sondage invitera les citoyens à donner leur avis.

De l'attractivité du territoire

Le postulat de base est que l'attractivité d'un territoire est étroitement liée à son accessibilité, et que Grenoble « souffre » d'un déficit d'image à cause de ses bouchons et de son éloignement de la capitale (3h en TGV).

Pourtant, le Financial Times classe Grenoble 3^{ème} ville européenne dans sa catégorie pour sa stratégie d'attractivité vis-à-vis des investisseurs étrangers. Une progression de deux places par rapport au classement 2014. Il faut croire qu'à l'échelle mondiale, nos bouchons grenoblois semblent bien ridicules pour des investisseurs vivant dans des mégapoles ! La qualité de nos formations, de nos infrastructures scientifiques, culturelles et sportives, bref la qualité de vie des grenoblois, contrebalance aisément cet inconvénient.

« Attirer les talents » ne consiste plus à proposer une société du tout-voiture, mais à proposer une desserte efficace des zones d'activité en transports en commun et à vélo. La nouvelle génération est demandeuse, comme le prouve le succès de la ligne TAG C1 pour Inovalée Meylan et de la ligne Transisère Express 1 pour ST Crolles et Grenoble.

Coordonner les modes et les territoires

Tout le monde s'accorde sur l'intérêt général de dépasser les clivages politiques et les logiques de territoire pour faire collaborer les différentes collectivités locales. La meilleure stratégie est la multimodalité, consistant à jouer la complémentarité entre les différents modes.

Au niveau des transports publics, il faut harmoniser la tarification et la billettique. Comment être concurrentiel par rapport à la voiture lorsqu'il faut acheter plusieurs titres de transport pour différents territoires, avec des règles différentes ? L'effet frontière entre les périmètres couverts par différentes Autorités Organisatrices des Transports est incompréhensible pour l'utilisateur lambda.

Le rabattement sur les parking-relais suppose qu'ils soient bien desservis, accessibles, placés aux entrées d'agglomération et en amont des bouchons. Les parking-

relais servent aussi en dehors de l'agglomération au rabattement sur les lignes Transisère, le TER ou le covoiturage.

Le co-voiturage permet de rationaliser l'usage des véhicules motorisés et d'améliorer le taux de remplissage des voitures particulières. Des initiatives locales comme l'autostop organisé ou le bustaxi se développent avec succès.

Les motos et les scooters, qui sont souvent l'indicateur d'une ville saturée par les bouchons, sont relativement rares dans l'agglomération grenobloise.

D'autres pistes comme le chrono-aménagement et les incitations au changement de comportement sont également intéressantes.

On voit que l'amélioration des transports passe par un ensemble de solutions à coordonner.

Attention aux correspondances obligées

Rationaliser les moyens de transport peut amener à supprimer des doublons entre les lignes ou rabattre des lignes de cars sur des lignes TER. Attention toutefois à ne pas créer des « correspondances obligées » dissuasives, n'apportant que des inconvénients pour les usagers (perte de temps et de fiabilité, double tarification, inconfort des pôles d'échange). La ligne Transisère 6020 Grenoble - Crolles limitée à Verdun (alors qu'elle allait à la gare de Grenoble) est l'exemple-type de la fausse bonne idée dans ce domaine.

Le risque se situe au moment de la refonte du réseau Transisère, que la « complémentarité » avec les autres AOT ne se traduise pas par des ruptures de charges aux « frontières », par exemple à Vizille pour les lignes de l'Oisans et de la Matheysine, ou à Montbonnot Pré de l'Eau pour les lignes du Grésivaudan.

Faut-il tripler l'A480 ?

On sait que tout élargissement d'une voirie n'apporte qu'une amélioration très provisoire. Les 300 millions apportés par AREA sont la contrepartie d'une augmentation des péages sur l'A48 et l'A51 et de la prolongation du 31 décembre 2032 au 30 septembre 2036 de la concession.

Beaucoup reste à faire sur ce réseau routier : améliorer la sécurité et la fluidité des échangeurs (pas seulement le Rondeau), intégrer la gestion dynamique (régulation de la vitesse et des accès).

Le Président a conclu l'échange par un « Vive le maillage pour tous ! ».

Rendez-vous en juin pour la suite.

Nathalie Teppe

Tag & Pass ... la suite

Suite des expériences avec le système « Tag&Pass » sur une utilisation conjointe des deux réseaux TAG et Transisère.

Voici le relevé concernant mon test retour : départ Gare par la ligne C1 de la TAG, puis montée dans l'Express 1 pour Montbonnot.

J'ai donc flashé une première fois pour monter dans un véhicule TAG (QR Code bleu). A la correspondance, j'ai flashé à la montée dans le véhicule TRANSISERE (QR Code jaune).

Selon le tableau ci-dessous, ma seconde montée est notée comme première montée (statut "1^{ère} montée » et non statut « correspondance »).

Date	Support	Réseau	Validation
11/02 18:57	Smartphone	Réseau Transisère	1 ^{ère} montée
11/02 18:01	Smartphone	Réseau TAG	1 ^{ère} montée

Effectivement, à la réception de ma facture de Février, j'ai été facturée de deux tickets (soit 1,34€ + 2,60€ = Presque 4€ le voyage entre Grenoble Gares et Montbonnot).

J'en ai profité pour parler longuement avec le chauffeur Transisère.

Très intéressant, il se plaint de ne pas avoir reçu de formation sur le sujet et donc ne peut pas renseigner les usagers.

Selon lui, l'utilisateur paye deux tickets s'il est en correspondance avec la TAG. Toujours selon lui, ce système est utilisable sur tout le réseau Transisère.

Il a observé une dizaine d'utilisateurs sur sa ligne.

Janig Mouro

Qui va à « Je monte, je valide » ?



Cette intéressante direction apparaît sur les girouettes des bus SEMITAG depuis la dernière rentrée.

Pourtant, la girouette n'est ni un support publicitaire ni un rappel au règlement. On a vu bien trop longtemps des bus aller à « Joyeuses fêtes » ou à « Bonne année », mais pourquoi pas à « Buvez Coca Cola » ? Ces indications ineptes détournent du transport public les usagers peu habitués.

Quand la SEMITAG avait entamé les démarches pour une certification ISO nous avions appris avec joie que « la girouette indique exclusivement la destination ». Nous avons été débarrassés quelques années de ces inscriptions niaiseuses.

La girouette est un espace relativement exigü, et il n'est déjà pas facile d'y faire tenir la destination des bus. Il est même souvent difficile de mettre 2 textes en alternance, ce qui est déjà préjudiciable à la bonne visibilité.

Mais depuis la dernière rentrée est apparue une nouvelle destination : « Je monte, je valide ».

Et cette mention apparaît en alternance avec la direction du bus. Seul ennui, si le temps de récurrence des affichages est court, de l'ordre de la seconde, l'effet de clignotement est exaspérant pour l'usager « à très bonne vue » et illisible pour l'usager ordinaire qui n'a pas le temps de lire la destination. (Pas plus que « je monte, je valide » d'ailleurs).

Depuis 6 mois que les bus vont à « Je monte, je valide » la nouveauté est bien émoüssée, et les usagers sont lassés. Alors s'il vous plaît, laissez les girouettes à leur destination première. Merci.

Jean Yves Guéraud

L'Agence d'Urbanisme de la région grenobloise (AURG) a publié en janvier 2016 les données sur les déplacements en 2014 pour la région grenobloise, qui regroupe l'Oisans, la Matheysine, le Trièves, la Métropole, le Grésivaudan, le Voironnais, la Bièvre-Valloire et le Sud-Grésivaudan. Les évolutions sont contrastées selon les réseaux.

Réseau routier

Aux portes d'entrée de la métropole grenobloise, le trafic routier repart à la hausse en 2014 avec des taux d'augmentation importants au nord et au sud, de l'ordre de 2 % par an sur les axes autoroutiers. Sur les routes départementales, l'évolution est plus limitée hormis sur la RD 1532 à Sassenage et la RD 63 à proximité de Vif (La Rivoire) où les taux d'évolution annuelle avoisinent les 4 %.

Sur les voies rapides urbaines, le trafic se stabilise dans l'ensemble, bien que des baisses significatives soient constatées sur la RN481, sur l'A480 au droit du quartier Mistral, et sur la Rocade Sud au niveau d'Eybens et de Poisat.

Dans Grenoble, le trafic poursuit globalement sa diminution, excepté sur les points d'entrée depuis l'A480 et à l'Est des boulevards, sur un axe Gabriel Péri - Joffre. Les aménagements sur la ligne E ont fortement impacté le trafic sur le cours Jean Jaurès et à la Porte de France.

Réseau TAG

Le réseau TAG a été restructuré en 2014 notamment pour accompagner l'arrivée de la ligne E de tramway et de l'extension de la ligne B sur la presqu'île. Il comprend 52 lignes, dont 5 lignes de tramway et 6 lignes Chrono. L'offre kilométrique a augmenté de 6 % entre 2012 et 2014 et la vitesse commerciale s'est nettement améliorée passant de 17,7 km/h en 2012 à 18,3 km/h en moyenne sur le réseau, notamment grâce au tramway. La fréquentation suit cette progression atteignant 80,6 millions de voyages en 2014.

Réseau du Voironnais

Ce réseau consolide son offre progressivement (1,3 million de km en 2014) et connaît une progression forte de sa fréquentation (+22 % entre 2012 et 2014). Les lignes urbaines de Rives et Moirans et les lignes

interurbaines connaissent une progression plus modeste.

Réseau du Grésivaudan

Dans le Grésivaudan, l'offre de transports en commun, datant de 2009 et révisée en 2012, s'articule autour des gares et des lignes à forte fréquence : Transisère Express, Fréquence + Agglo et la ligne G61 (Inovallée - Brignoud - La Terrasse) qui attire plus de 700 voyages par jour.

Réseau Transisère

Les lignes Express 1, 2 et 3 sont parmi les plus importantes du réseau et réalisent 40 % des voyages du réseau.

Entre 2012 et 2014, l'offre du réseau Transisère sur les lignes régulières et scolaires a diminué de 14% (les lignes Express 1, 2 et 3 ont été sorties de l'analyse par manque de données). Cette diminution a entraîné une baisse de fréquentation : - 9% entre 2012 et 2014. Amputée aux deux extrémités, la ligne 6020 ne traverse plus le centre de Grenoble et de Crolles, et a perdu un tiers de ses clients.

Transports ferroviaires

L'offre TER est globalement restée stable entre 2012 et 2014, alors que se terminaient les travaux de modernisation du Sillon Alpin Sud et de rénovation de l'axe Lyon - Grenoble. L'offre a très légèrement progressé sur les lignes les plus fréquentées (Lyon, Valence et Chambéry) et la gare de Moirans a bénéficié d'une forte augmentation de sa desserte (+ 13 %) en raison de sa position à l'intersection de l'axe lyonnais et du sillon alpin.

Les données disponibles en 2014 ne permettent pas de connaître la fréquentation, mais celle-ci semble s'être stabilisée en 2013 après une forte hausse en 2012.

À moyen terme, sont prévues la diminution du temps d'arrêt de certains trains périurbains en gare de Grenoble et le changement de terminus pour les lignes diamétrales, par exemple la réalisation d'un terminus périurbain à Brignoud.

L'ensemble des chiffres est téléchargeable sur le site internet : www.aurg.org

Colette Grossiord

Plusieurs chantiers vont nécessiter un allègement des dessertes TER de mi-mars à fin juin. Pas moins de 4 chantiers autour de Grenoble sont programmés jusqu'à fin juin.

Le premier concerne la gare de Grenoble avec la prolongation jusqu'à la voie F du passage souterrain Sud et la création de rampes d'accès aux quais des voies A et F, dans le cadre des travaux du PEM (Pôle d'Échanges Multimodal). Conséquence : une voie de la gare de Grenoble sera condamnée (2 voies dans la journée hors heures de pointe) du 14 mars au 13 avril nécessitant un allègement des dessertes TER autour de Grenoble.

Le deuxième chantier est la grosse opération de renouvellement des voies et du ballast (RVB) entre Chambéry et Montmélian ainsi qu'une partie de la ligne vers Modane, travaux qui commenceront le 4 avril et se termineront le 2 juillet. Les trains devront ralentir sur le chantier avec comme conséquence des décalages d'horaires de l'ordre de quelques minutes, mais aussi et surtout la suppression de certains trains, le débit de la ligne étant réduit par ces ralentissements.

Le troisième chantier se situera à Valence Ville où des travaux de signalisation vont condamner 2 voies du 14 mars au 22 avril.

Pour le quatrième chantier il s'agit de travaux de maintenance courante effectués 2 fois par an à l'entrée de Valence en milieu de journée et qui impacteront quelques trains Valence – Grenoble en mars. D'une façon pratique, il y aura 3 périodes de circulation des trains en fonction de l'avancement des chantiers : 14 mars – début avril, mois d'avril, et fin avril – 2 juillet.

Les principaux impacts de mi-mars à fin avril seront situés autour de Grenoble avec le remplacement de trains par des cars vers Valence et Chambéry, la suppression de trains vers Gap (seuls 3 allers-retours seront assurés par train) et la suppression de quelques trains entre Grenoble et Saint André le Gaz.

À partir de début avril et jusqu'au 2 juillet, le chantier de renouvellement des voies vers Chambéry se fera durement sentir avec la suppression d'arrêts à Montmélian des TER vers Annecy, la limitation aux parcours Genève - Chambéry de la quasi-totalité des trains Genève - Valence (avec donc obligation d'une correspondance à Chambéry et augmentation du temps de trajet) et plusieurs modifications d'horaires et suppression de trains

En résumé, il faut s'attendre à beaucoup de perturbations jusqu'à cet été. Plusieurs questions viennent à l'esprit.

Ces chantiers sont-ils vraiment indispensables ?

Oui, sûrement, il faut bien entretenir et moderniser, mais on peut déplorer une nouvelle fois que la maintenance courante autour de Valence soit réalisée de jour et non de nuit, comme sur bien d'autres lignes. On peut aussi remarquer que des solutions mettant en impasse la voie en travaux auraient pu être recherchées au prix d'une augmentation du coût de la réalisation des travaux.

Pourquoi ces chantiers sont-ils simultanés ?

C'est la véritable question. La SNCF dit qu'elle coordonne bien les travaux, c'est vrai uniquement pour les lignes radiales ; pour les transversales comme le sillon alpin, rien n'est fait. Il faudra bien un jour que SNCF réseau évolue sur ce point. On se rappelle l'épisode pendant lequel les lignes Grenoble-Gap et Valence – Gap ont été coupées simultanément, privant les Hautes Alpes de liaisons vers Lyon ou Paris.

Les impacts des travaux peuvent-ils être réduits ?

Depuis plusieurs années, les travaux ont de plus en plus d'impact sur l'exploitation. Ces travaux sont en augmentation, ce qui est plutôt un bon signe, mais le problème, c'est qu'on n'hésite plus à couper une ligne pour réaliser les chantiers, même une ligne comme Lyon-Grenoble, où des trains sont supprimés pour réaliser la maintenance courante (3 trains supprimés du 15 février et 11 mars).

Le souci du maintien de l'exploitation ne semble pas la priorité de SNCF réseau tant l'aspect financier (économies sur les travaux) n'est pas contrebalancé par l'aspect commercial (trafic, image...). Un recentrage prenant mieux en compte les usagers est indispensable pour ne pas les décourager et attirer de nouveaux voyageurs.

Quelle sera l'information aux usagers ? SNCF mobilité a promis qu'une large information sera réalisée avec en particulier édition de grilles ou fiches horaires. Mais à 15 jours du début des travaux, rien n'a été édité et le site TER est muet sur ces travaux. La SNCF a encore beaucoup de progrès à faire pour le respect de l'utilisateur !

François Lemaire

Tarification des parkings des gares TER du Pays Voironnais

Une étude a été lancée par la CAPV afin de dresser un état des lieux des parkings des gares et des P+R, de proposer une tarification ou non selon les parkings, et des solutions de gestion. Parmi les arguments des élus : le principe usager-payeur, la garantie d'une place disponible, car certains parkings seront bientôt proches de la saturation, plus de sécurité, et faire changer de comportement les usagers habitant à proximité. Ne vaut-il pas mieux que les parkings des gares soient saturés plutôt que l'A48 ?

Le Conseil communautaire du 26 janvier a voté le principe du paiement dans les parkings de Rives et Moirans. Lors de ce Conseil, des élus ont dénoncé le caractère précipité de la démarche et souligné la non-concertation des usagers, le non-respect de la charte de la démocratie participative et de l'Agenda 21, la contradiction entre l'objectif de valoriser les modes doux et la solution de rendre plus cher l'accès au train. A aucun moment les associations d'usagers n'ont été contactées afin de participer à la réflexion. Des collectifs d'usagers des gares du Voironnais ont lancé une pétition, relayée par l'ADTC, qui a recueilli environ 1500 signatures. Lors d'un rendez-vous avec les élus, les modalités de la future concertation ont été évoquées : entre mars et septembre, animation par un cabinet spécialisé, participation des associations d'usagers et de membres du Conseil de développement.

Comme souvent, on a voté une solution avant d'avoir posé complètement le problème. Quelle gestion de projet !

Bernard Bouvier

Enfin Grenoble – Turin direct ... par autocar

Depuis le 1^{er} février, Starshipper, compagnie d'autocars, a ouvert une liaison Lyon – Grenoble – Turin

Un aller / retour quotidien est proposé :

Grenoble (départ) Turin (arrivée)

Semaine 8h15 12h00

Week-end 12h45 16h30

Turin (départ) Grenoble (arrivée)

Semaine 13h15 17h10

Week-end 18h00 21h55

Et en train ?

Aujourd'hui, aucune relation directe n'existe entre la capitale des Alpes et celle du Piémont. Toutefois, une correspondance est possible à Chambéry pour emprunter l'un des trois allers/retours TGV Paris – Milan.

A quand un train direct Grenoble – Turin, ou un TGV Paris – Milan, passant par Grenoble ?

Alexis Grabit

Conditions d'échange des billets SNCF

A partir du mois d'Avril, les conditions d'échange et de remboursement des billets SNCF vont évoluer.

L'échange et le remboursement de billets seront désormais payants. Jusqu'à l'avant-veille de votre voyage, ce prix sera de 5 €. La veille et le jour du voyage, le prix sera de 15 €.

Encore une fois, sous prétexte de libérer quelques places dans les TGV le vendredi soir, la SNCF complique l'utilisation du train alors que le taux de remplissage des TGV est tombé en quelques années de 75 à 65%.

Cette modification ne concernera pas les tarifs « pro » et les usagers qui possèdent des cartes commerciales. Toutefois, des frais de 5 € seront appliqués à partir de la veille du voyage.

Alexis Grabit

Fin décembre, SNCF Réseau et SNCF Mobilité ont convié les associations d'usagers à faire un point sur les lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry. Voici les principales informations données :

Etat des lieux

Sans surprise, la régularité de ces lignes reste mauvaise : 77 % fin octobre 2015 sur Lyon - Grenoble (74 % en 2010), 77 % sur Lyon - Chambéry (60% en 2010). La relative amélioration sur la ligne Lyon – Chambéry est obtenue au détriment du temps de parcours et de l'augmentation de la durée des correspondances. Les causes de retard se répartissent globalement à 1/3 pour l'infrastructure, 1/3 liées au fonctionnement de l'activité TER (matériel, personnel ...), 1/3 sont des causes externes au TER. D'une manière générale, les retards se concentrent autour de Lyon.

Indépendamment des causes des incidents, l'importance des répercussions (nombre de trains en retard), et donc le ressenti des usagers, dépendent de l'efficacité de l'exploitant à gérer la situation, des dispositions qu'il met en œuvre pour faire face à ces situations (personnel de réserve par exemple) et des moyens dont il dispose pour régler les problèmes : voies de garage, postes de gestion des circulations. On aurait aimé une analyse sur ces points.

SNCF a rappelé les investissements importants réalisés ces dernières années et ceux prévus pour les prochaines années avec les renouvellements des voies et des aiguillages, mais il faut rappeler que ces travaux, indispensables pour maintenir en service ces lignes sans en dégrader les performances, n'améliorent pas le fonctionnel de ces lignes qui n'a pas pratiquement pas changé depuis l'électrification des années 1984.

Perspectives

L'impression générale est que pour répondre aux sollicitations pressantes des élus régionaux et des associations d'usagers, la SNCF a voulu montrer qu'elle prenait bien le problème en charge par des mesures internes de fonctionnement et la réalisation d'améliorations des infrastructures essentiellement financées dans le cadre du CPER 2015-2020. Un plan directeur de l'infrastructure a été élaboré avec un traitement spécifique adapté à ces lignes à

fort trafic et avec un suivi de l'efficacité des mesures prises.

Les mesures à court terme (2016) concernent des recherches d'améliorations continues du fonctionnement du système ferroviaire (management renforcé, occupation des voies dans les gares, opérations de maintenance du matériel roulant décentralisées à Grenoble, organisation du remisage des rames, réexamen des règles d'exploitation...). Un volet comporte aussi une maintenance accrue des installations comme par exemple des remplacements préventifs d'équipements ou des opérations de fiabilisation avec l'installation de climatiseurs pour éviter les incidents en cas de canicule.

À moyen terme (2017-2018), la suppression du passage à niveau de Saint-Pierre-de-Chandieu, l'amélioration (enfin !) de la signalisation à St André Le Gaz et le déploiement du suivi automatique des trains à l'arrivée de Grenoble devraient être réalisés.

À plus long terme, c'est-à-dire au-delà de 2019, on devrait voir une nouvelle voie à quai à Lyon Part Dieu, une amélioration de la signalisation pour fluidifier le trafic à l'entrée de Lyon, et la continuation des suppressions de passage à niveau. Il est également envisagé la création de nouvelles voies à quai à Grenoble ou une modification du plan des voies à St André le Gaz.

Un point soulevé inquiétant pour cette période est le fonctionnement de la gare de la Part Dieu qui sera entravé par les travaux d'amélioration des accès. Un remaniement des horaires est étudié avec l'éventualité d'un allègement du nombre de trains en circulation. Les associations sont intervenues pour alerter sur les risques de suppression de trains alors que de nombreux trains en heures de pointe sont déjà en limite de capacité.

Comme on le voit, la SNCF travaille réellement sur l'amélioration de la régularité, et c'est une bonne chose, mais compte tenu des temps extrêmement longs des études, le programme présenté (pour après 2019...) ne semble hélas pas à la hauteur des enjeux dans un contexte où le trafic, en particulier périurbain, continue de croître.

François Lemaire

Depuis l'électrification du Sillon Alpin Sud (entre Chambéry et Valence), les TER Saint-Marcellin – Grenoble – Chambéry doivent marquer un arrêt entre 15 et 22 minutes afin de laisser passer les trains Intercités Valence – Annecy/Genève ainsi que les TER (St André le Gaz -) Rives - Gières.

Ce surstationnement pénalise fortement les usagers qui souhaitent effectuer des déplacements entre le Grésivaudan et le Voironnais et inversement. En effet, le temps de parcours pour un TER direct entre Brignoud et Moirans varie entre 50 et 59 minutes. Certes, ce trajet peut aussi être effectué en 44 minutes moyennant une correspondance en gare de Grenoble avec un Intercités Grenoble – Valence, mais cette correspondance n'est pas garantie en cas de retard du premier train et constitue un frein à l'utilisation de ce mode de transport.

Un surstationnement dissuasif pour les relations Grésivaudan - Voironnais

Les tableaux ci-dessous indiquent les temps de stationnement en gare de Grenoble.

Sens Saint-Marcellin – Chambéry

Arrivée	Temps de stationnement	Départ
H+16	22 minutes	H+38
H+48	18 minutes	H+06

Cela concerne 10 trains en semaine (3 trains à l'heure de pointe du matin, 2 trains en début d'après-midi, 4 trains à l'heure de pointe du soir et le dernier train de la journée).

Sens Chambéry – Saint-Marcellin

Arrivée	Temps de stationnement	Départ
H+23	19 minutes	H+42
H+55	15 minutes	H+10

Cela concerne 9 trains en semaine (4 trains à l'heure de pointe du matin, 4 trains à l'heure de pointe du soir et le dernier train de la journée).

Ce surstationnement réduit l'attractivité du train face à la voiture. Par exemple, pour

des trajets Brignoud – Saint-Egrève ou Moirans – Echirolles, l'arrêt prolongé à Grenoble n'incite pas à utiliser le train comme moyen de déplacement.

Brignoud – Moirans en 41 minutes, c'est possible

Depuis la mise en place du service 2016, de plus en plus de circulations se font en trains à 2 niveaux sur Chambéry – Saint-Marcellin, ce qui homogénéise le matériel sur l'étoile de Grenoble. Il subsiste encore 2 à 3 circulations en rames régionales réversibles (RRR) tractées par des locomotives diesel, qui devraient disparaître au printemps prochain.

De plus, lors du dernier comité de lignes Grenoble – Chambéry le 16 juillet 2015, la Région a annoncé qu'une demande a été faite à SNCF Réseau d'étudier la suppression de ce surstationnement pour le service 2017 en intervertissant les terminus des diamétrales : (St André le Gaz -) Rives – Chambéry et Saint-Marcellin – Gières.

Le meilleur temps de parcours entre Brignoud et Moirans pourrait être de 41 minutes. En voiture, le temps de parcours est de 35 minutes en heures creuses, mais les difficultés de circulation sur les voies rapides de l'agglomération grenobloise allongent ce temps de parcours.

Et après ?

Si ce changement de diamétrale Rives – Chambéry et Saint-Marcellin – Gières est confirmé par les études de SNCF Réseau et mis en place, la 3^{ème} voie en projet en gare de Brignoud compléterait cette amélioration permettant à terme de prolonger les trains Saint-Marcellin – Gières à Brignoud et de proposer aux habitants de la grande région grenobloise une vraie alternative à la voiture avec des TER à la fréquence de 15 minutes aux heures de pointes entre Brignoud et Moirans pour les TER périurbains. Une fréquence de 30 minutes resterait proposée vers Chambéry, Rives ou Saint-Marcellin.

Alexis Grabit

Grenoble – Genève, la ligne oubliée

La Région Rhône-Alpes et la SNCF avaient prévu que la ligne Grenoble – Genève serait cadencée à l'heure en heures de pointe et aux deux heures le reste de la journée, et que le temps de parcours serait réduit de 15 minutes, après les travaux de modernisation des lignes du sillon alpin et Bellegarde – Genève. Tout cela afin de retrouver les fréquences et les temps de parcours des années 1980 (trains « Le Rhodanien » ou « Catalan Talgo »). On en est loin !

Aujourd'hui, la première priorité serait de rendre quotidien le train Genève (16h42) – Grenoble (19h04) ainsi que de rétablir les trains Grenoble (20h00) – Genève (22h00) et Genève (20h00 ex train de 19h44 disparu avec le passage par le Haut-Bugey des TGV Paris - Genève) – Grenoble (22h00).

Il faudrait aussi accélérer les marches avec la traction électrique disponible sur l'ensemble du parcours suite à l'électrification entre Chambéry et Grenoble.

Une des solutions économiques pour augmenter les fréquences serait de créer des trains bi-tranche Grenoble – Annecy/Genève avec séparation à Aix les Bains en journée.

En complément de cette desserte de base, cette ligne mériterait la création de TGV directs Genève – Marseille et Montpellier utilisant le raccordement de la ligne Grenoble - Valence sur la LGV Lyon - Marseille à Valence TGV de façon à proposer une offre plus adaptée à la clientèle touristique en évitant les correspondances. Il y a beaucoup à faire pour cette ligne un peu oubliée ...

William Lachenal

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)
17 mai 2016
13 juin 2016

Vélos et Piétons (18h30)
25 avril 2016
23 mai 2016
20 juin 2016

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne » 16 €
Adhésion « couple » 22 €
Adhésion « étudiant » 3 €
Adhésion « petits revenus » 3 €

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro 3,75 euros
Abonnement annuel sans adhésion 16 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet

www.adtc-grenoble.org
www.facebook.com/adtc.grenoble
twitter : @ADTCgrenoble

Pour vous abonner à notre lettre électronique mensuelle, ou pour toute information :
contact@adtc-grenoble.org

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
=> www.fnaut.fr

FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette
=> www.fubicy.org

Rue de l'Avenir,
=> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-Alpes de protection de la Nature
=> www.frapna.org

MNEI, Maison de la Nature et de l'Environnement
=> www.mnei.fr

Droits du piéton,
=> www.pietons.org

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.
=> www.aedtf.org

AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France
=> www.af3v.org

Bulletin trimestriel publié par :

Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise

MNEI, 5 place Bir Hakeim
38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55
Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication : Alexis Grabit
N° de CPPAP : 0913 G 82982
Tiré à 800 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photos de couverture : Alexis Grabit (Transisère et TER), Philippe Zanolla (Milan), Agence Extra - Vélogik (Métrovélo)

Revue de Presse

Notre-Dame-des-Landes : l'État dissimule des informations défavorables au projet

C'est une note d'à peine deux pages mais qui fait grand bruit. Contredisant les discours officiels sur l'impossibilité d'agrandir l'actuel aéroport de Nantes Atlantique et la nécessité de le transférer vers Notre-Dame-des-Landes, ce document, révélé par Le Canard enchaîné, mercredi 17 février, a été tenu secret par le préfet de la région Pays de la Loire à qui il était destiné.

Rédigée le 9 septembre 2014 par le chef du service « ressources naturelles et paysages » de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), cette note précise que « l'allongement de la piste de l'aéroport de Nantes Atlantique ne présente pas de risque pour la faune de la réserve naturelle et n'augmente pas le péril aviaire ». « Sur le plan du dérangement des oiseaux, le trafic aérien actuel n'a pas d'impact négatif », écrit Xavier Hindermeyer, affirmant que « la variation de cette activité » ne générerait pas de stress supplémentaire. « En effet, les contraintes d'urbanisme autour de l'aéroport entretiennent une ceinture verte constituée d'un bocage ancien et de nombreuses prairies humides entre l'agglomération nantaise et la réserve, qui fait office de zone tampon », précise-t-il.

Ce document entache encore un peu plus la gestion du dossier. D'abord parce que [...] le débat, sensible, autour de la construction de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est entaché de dissimulations. Ensuite, parce que l'un des arguments pour légitimer le transfert, écologique de surcroît, n'a pas lieu d'être.

Faux argument écologique

[...] [Le projet de transfert] « est également bon pour l'environnement, car l'actuel aéroport de Nantes est au contact de trois zones Natura 2000, dont le réservoir à oiseaux du lac de Grand-Lieu », affirmait le premier ministre, Manuel Valls, au Sénat le 16 octobre 2015. Et l'association Des ailes pour l'Ouest, qui milite pour le transfert de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes, ne cesse de répéter que l'extension de l'actuel aéroport est « inacceptable pour les (vrais) défenseurs de l'environnement qui ont à cœur de préserver le lac de Grand-Lieu. »

Certes, ce lac, situé à une quinzaine de kilomètres au sud de Nantes, qui s'étend sur une surface de plus de 6 000 hectares en hiver,

héberge [...] 270 espèces d'oiseaux, 50 espèces de mammifères dont la loutre, et plus de 550 espèces de végétaux. Mais cette richesse de la biodiversité ne serait pas menacée par l'extension de la piste, un élément essentiel du projet d'optimisation de l'actuel aéroport, défendu par les opposants au transfert.

Irrité par l'utilisation de cet argument « écologique », le directeur de la Réserve naturelle du lac de Grand-Lieu, « pendant vingt-trois ans depuis sa création », Loïc Marion, a même écrit au premier ministre le 28 octobre 2015. Sa lettre [...] va dans le même sens que la Dreal. « Je n'ai jamais constaté la moindre gêne des oiseaux de ce lac due aux avions utilisant l'aéroport actuel de Nantes Atlantique (...). Tout au contraire, l'abandon de Nantes Atlantique constitue une menace bien réelle pour le lac de Grand-Lieu, dans la mesure où ses périmètres de protection (réserve naturelle, site classé Natura 2000) ont été définis au plus juste près du lac, en tenant compte de la protection de fait assurée par le périmètre de protection antibruit de l'aéroport. (...) Le déplacement de l'aéroport mettrait fin à cette protection, et des élus locaux n'attendent d'ailleurs que cette issue pour pouvoir urbaniser tout ou partie de ce corridor », écrit Loïc Marion.

La possible récupération d'une partie de l'emprise territoriale de Nantes Atlantique pour étendre l'agglomération nantaise est en effet un enjeu du dossier.

« Dissimulations inacceptables »

La publication de cette note relance le débat autour des alternatives possibles au transfert. Les écologistes et les organisations de défense de l'environnement dénoncent « les dissimulations inacceptables de l'Etat », selon les mots de France Nature Environnement. Jusqu'au Front national, hostile au transfert d'aéroport, qui réclame la publication immédiate de la note « pour que toute la lumière soit faite sur l'ensemble des études prospectives relatives au projet d'aéroport, qu'elles soient favorables ou non. »

C'est justement la tâche confiée par le ministre de l'environnement, Ségolène Royal, à une mission dont le rapport est attendu pour la fin mars : tout mettre à plat. [...]

Le Monde, 19 février 2016